



## TERMINI-CAPANNELLE: ADDIO!

Era stata definita inutile, ma era senza dubbio la più bella linea tramviaria di Roma. Adesso le vetture biancazzurre sono sparite dalla coreografia di quel settore di Roma, lungo le varie Vie Appia (Antica, Nuova, Pignatelli), pieno di avanzi degli antichi acquedotti e delle maestose ville, immerso nel più famoso scorcio della Campagna Romana, ritratto in centinaia di dipinti e immagini fotografiche...

La cronaca della soppressione è ben più arida: venerdì 30 giugno è stato l'ultimo giorno di esercizio tramviario; l'ultima vettura, la 311 operante sul 16° orario, guidata dal conducente Franco Pierini e con bigliettaio il capo treno tramvia Vincenzo Zannoni, è partita, per l'ultima corsa del normale servizio diurno, alle 0:38 di sabato 1° luglio dal capolinea di Via Giovanni Amendola a Termini, per arrivare a Capannelle alle 1:05, da dove, fuori servizio, è rientrata al Deposito dell'Alberone dieci minuti dopo, mettendo così fine al servizio tramviario.

In effetti da più di un'ora questo era già sostituito dalla linea autobus dell'ATAC: infatti il servizio notturno della linea, da vari anni esercitato con autobus sostitutivi della STEFER, poi ACOTRAL, veniva svolto dalla nuova linea ATAC "162 Notturno" (la prima partenza da Piazza dei Cinquecento si è avuta alle 0:55), che ha lo stesso percorso del normale "162" diurno con il quale dallo stesso 1° luglio è stata sostituita la linea tramviaria. Si è trattato di una modifica nel tratto terminale della preesistente linea autobus 162, che però non ricalca fedelmente il percorso tramviario se non nel tratto Piazza dei Re di Roma - Capannelle Pineta: infatti dal capolinea di Piazza dei Cinquecento a Termini fino a Piazza dei Re di Roma l'autobus segue il suo solito vecchio itinerario passante per Piazza Vittorio Emanuele II e San Giovanni, mentre il tronco terminale della ormai defunta tramvia fra Capannelle Pineta e Capannelle Motoaratura è stato lasciato totalmente scoperto (due fermate e il capolinea di Capannelle Ippodromo), il 162 divergendo sul suo vecchio tratto terminale all'interno del complesso delle Scuole Centrali Antincendio dei Vigili del Fuoco, sicché per andare all'ingresso superiore dell'Ippodromo bisogna ora fare un bel pezzo di strada a piedi.

La soppressione, come ben si sa, è stata decisa per ricavare alcune decine di guidatori da avviare al corso di qualificazione per macchinisti della inauguranda Metro A; le vetture ricavate, serie "300" e "320", vengono invece utilizzate sulla unica superstite linea Termini-Cinecittà; su questa è stato così notevolmente ridotto l'uso delle articolate, bisogno-

Le opinioni espresse in articoli firmati investono esclusivamente le responsabilità degli autori. La collaborazione al notiziario è sempre gradita e aperta a tutti. Chiunque sia interessato a far pubblicare propri scritti e/o a ricevere gratuitamente il notiziario può rivolgersi a: Giuseppe De Grisantis - Via Gastone Giacomini, 22 - Tel. (06) 5917058 - 00144 Roma

se di una maggiore manutenzione, non più effettuabile stante la precaria situazione dovuta alla prossima apertura della Metro: il personale di officina sta già seguendo il corso di qualificazione e aggiornamento, cosa che ha comportato il trasferimento, avvenuto nella notte fra il 16 e il 17 maggio, di una elettromotrice per la Metro A, la MA069, che è stata portata per via stradale dallo Scalo Merci di Ostia Lido al Deposito dell'Alberone; qui è stata posta sul binario 2 e poi sospinta all'interno del capannone, formando così oggetto di studio per i futuri addetti alla manutenzione, i quali non possono allo stesso tempo essere distolti dal servizio dell'officina tramviaria, oltre al fatto che nel Deposito Metro di Osteria del Curato non è ancora disponibile l'attrezzatura di officina, per la quale sono in corso i lavori.

Sacrificato l'esercizio della Termini-Capannelle alle più urgenti esigenze della Metro A, la linea tramviaria, che dal bivio con quella diretta a Cinecittà, Piazza Cesare Cantù, fino al suo capolinea giace completamente su sede propria, verrà però conservata, come richiesto dal locale Consiglio Circostrizionale, per un futuro uso da parte di un altro servizio su rotaie, sulle cui conformazioni e fattibilità c'è tutto da definire, visto che non si sa se l'impianto resterà proprietà dell'ACOTRAL; probabilmente verrà ceduto, insieme alla linea di Cinecittà, il Deposito, gli altri impianti e il materiale rotabile, all'ATAC, che a quanto pare ha definito inutile questa tramvia lungo la Via Appia Nuova: con l'entrata in funzione della Metro A l'autobus 162 sarà limitato al Largo dei Colli Albani (in corrispondenza all'omonima stazione metro) divenendo linea afferente; la tramvia dovrebbe essere utilizzata sullo stesso tratto, ma vantaggi rispetto all'autobus, a quanto è stato detto, non ce ne sarebbero, in parole povere il tram lì sarebbe sprecato. Per di più l'ATAC ha già da tempo studiato un altro utilizzo di tutte le vetture ex STEFER, da immettere sulle nuove linee 140 (Termini - Ponte Mammolo) e 452 (Ponte Mammolo - Cinecittà).

La linea, cessato il servizio passeggeri (iniziato in questo tratto il 4 marzo 1912 col tronco interurbano Roma-Ciampino-Albano), viene comunque sempre adoperata dalle motrici del servizio lavori trainanti i carri merci, essendo all'interno del recinto di Capannelle il cantiere dell'armamento; può quindi capitare di vedere ancora qualcuna delle potenti elettromotrici ex interurbane lungo i binari ormai in disuso, che, si spera, non verranno sacrificati ad uno stupido allargamento della sede stradale della Via Appia Nuova che ben poco gioverebbe sia allo snellimento del traffico che ai trasporti pubblici: si tratterebbe del solito ampliamento della sezione senza però pensare agli incroci, che resterebbero così come sono, senza svincoli a più livelli, con i normali ingorghi...

E' auspicabile invece un utilizzo della sede propria per la sognata rete di "ferrovie rapide" per i Castelli Romani, della quale si parla fin dal 1928, allora come trasformazione delle Tramvie, e ora, dopo decine di progetti, mai attuati, come sistema integrativo della Metro A, a sostituzione della pessima rete di autoservizi i quali, integrando prima e sostituendo poi del tutto le linee tramviarie, oggi fanno sempre più rimpiangere, specialmente fra chi è costretto a viaggiare in piedi, compresso e soffocato nei traballanti e scassati autobus, sempre più maleodoranti sia all'esterno che fuori, il ben più comodo "tramvetto de li Castelli". Giuseppe De Grisantis